



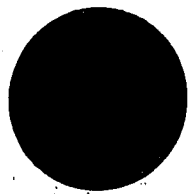
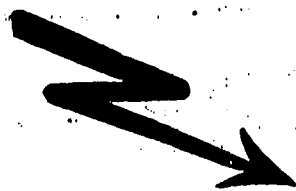
**CASTELLÓN**  
**Automovilista**



Año II

Núm. 21

**Michelin**



**TALLERES SEDARP**

**R. Mijares, 40**

**Teléfono 282**

**CASTELLÓN DE LA PLANA**

NUEVOS MODELOS  
Y PRECIOS REDUCIDOS EN

G. M. C.

BLITZ

OPEL

Nebot y Fabregat

CASTELLON

Herrero, 27 - Teléfono 248

**ARAGE DIAMOND**

(ANTES GARAGE GOMEZ)

Autocomoción CASANOVA

Sucursal CASTELLON

CAMIONES: **DIAMOND T** - de 1 1/2 a 12 TONELADAS

AUTOMOVILES:

**STANDARD,**

de 8 HP. consumo 7 litros per 100 Km.

**NASH y TALBOT**

Recambios para DIAMOND T, DODGE, STEWARD,  
CITROEN, ROCHET SCHNEIDER y otras marcas.

ABIERTO TODA

LA NOCHE

TELÉFONO 37

PASEO RIBALTA, 6

R=24.624



# HOJALATERÍA Y FONTANERÍA

## JOSE PERIS

San Vicente, 21

CASTELLON DE LA PLANA

¿Tiene V. la seguridad de una buena lubricación?  
Siga el ejemplo de los "ASES DEL AUTOMOVILISMO"  
y no use para su motor más que

ACEITES INGLESES



Son los que triunfan en todas las carreras.

Representante para Castellón y su provincia: **Hijos de Jaime Blanch**

*Lubrificantes*

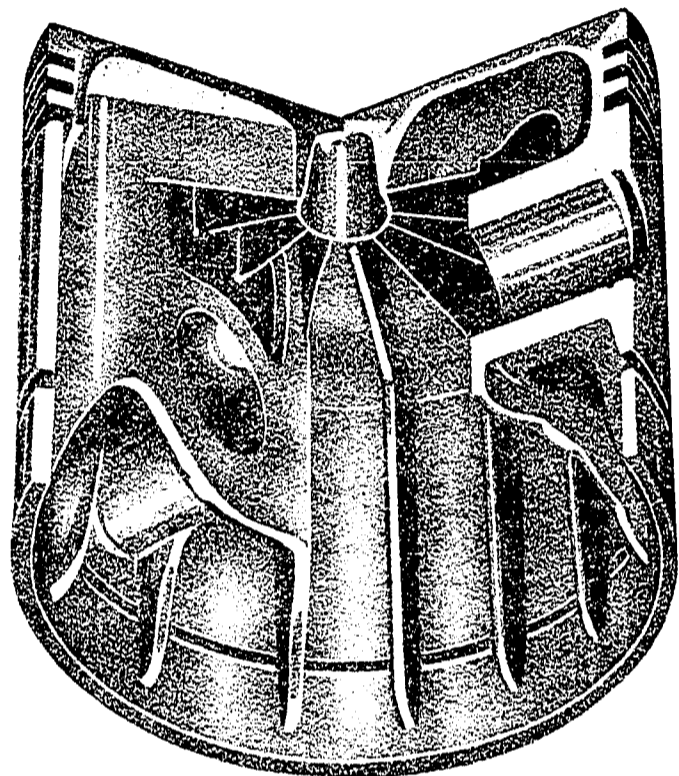
*Clayton*

*Mayor, 7*

*Castellón*

# FRIGOBOR

EL PISTON  
QUE DURA



FABRICACION DE

**E. MICHELE BORGIO**



EL PRIMER INVENTOR  
Y CONSTRUCTOR DE LOS  
PISTONES DE ALUMINIO

**UNICO EN EL MUNDO**

Distribuidores exclusivos

Hispano de Fuente En-Segures, S. A.

AVENIDA PÉREZ GALDÓS, 19

TELÉFONO, 187

Dirección telegráfica: EN-SEGURES

**Los coches y camiones  
con millones de refe-  
rencias inmejorables**

**F  
O  
R  
D**

**El coche de mayor circulación  
en el mundo**

**Exposición y venta:  
Calle Asensi, n.º 17 **CASTELLON****

**¡¡ ATENCION!! ¡No se deje engañar!**

Nuestros pistones son los únicos  
**PISTONES BORGÓ LEGITIMOS**

Si le ofrecen otros pistones con marca parecida, rechácelos porque son una imitación.

**EL PISTON BORGÓ LEGITIMO**

El único tratado térmicamente con dureza Brinell 150, es el que desde hace 25 años vence en todas las carreras y records

Monte siempre **PISTONES BORGÓ LEGITIMOS**

y para que no le engañen, exija que esta marca conste en la factura o recibo

Representantes para Castellón y provincia

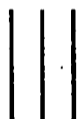
**GARAGE CASTELLON, de Peris y Varella**

Sucursal: Ronda Mijares, 63  
Teléfono 344

Herrero, 23  
Teléfono 205

Talleres: Cajal, 33  
Teléfono 205

**Instalaciones de Alta y Baja Tensión**



Montaje y reparación  
de toda clase de  
**MAQUINARIA ELÉCTRICA**  
Materiales y aparatos  
para toda clase de  
instalaciones eléctricas



**JOSE LOZANO MENENDEZ**

Mayor, 6 y 8

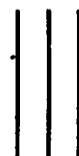
Teléfono 281

**CASTELLON**

**CASA FORCADELL**



**CRISTALERÍA**  
**ESPEJOS. - MARCOS**  
**Molduras. - Estampas**  
**COLOCACION de**  
**crisales a domicilio**  
Especialidad en Parabrisas



Zaragoza, 20 **CASTELLON** Tel. 196 A

# Castellón Automovilista

Organo Oficial del Montepío Provincial de Chofers y Mecánicos

de la Provincia de Castellón de la Plana

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN: FALCÓ, 6-1.º

CASTELLÓN, MARZO 1934 - TEL. 496



AÑO II  
NÚMERO 21

Director: VICENTE SOS  
Redactor-Jefe: RAFAEL MONFORT

SUMARIO: Cortesía y automovilismo.—Humanidad y compañerismo.—Preguntas sobre asuntos de reparación.—Escenas. Estudio profesional.—La industria automotriz a la vanguardia.—Tarjeta postal.—Nota de interés.—Notas de Secretaría.—Balance de Caja.

## Cortesía y automovilismo

Por el Dr. Sardoneus

Antaño, cuando un jinete quería adelantar a otro, disminuía el paso de su cabalgadura para no inspirar al caballo del desconocido el brusco deseo de seguirle en su palope..... Luego, acompañando con una sonrisa su majestuoso sombrero, solicitaba permiso para adelantarse.

Eran aquéllas, costumbres corteses, que los caballeros no han creído útil conservar al cambiar su «pura sangre» por el automóvil; el «gentleman» que, destocado, conduce un bólido, exige paso libre con un rugido imperativo de klaxón y no se preocupa del peligro que, por su falta, puede sorprender al pequeño 5 HP. que conduce una dama con las manos crispadas sobre el volante; las más de las veces, le lanzará, a su paso, una mirada llena de rencor y desprecio.

Esta prioridad del más fuerte, del más brutal y del más escandaloso, son signo de nuestra época, sin que podamos argumentar en contra, porque, sobradamente aprobado por un código que no es en suma más que una legalización de las costumbres imperantes, se ha convertido en un «derecho». Y dar posesión al hombre de un «derecho» es crearle el deseo irresistible de utilizarlo, cueste lo que cueste.

Objetaréis, sin duda, que si todas las pequeñas incorrecciones se salvaron con una sonrisa amable o con un gesto de excusa, la circulación por ciudades y carreteras no se vería perjudicada por ello. Esto es cierto, pero para que llegara a convertirse en realidad, antes tendríamos que cambiar la mentalidad del «chauffeur», mentalidad tan peculiar que resultaría empeño vano tratar de comprender, basándose en las reglas ordinarias de la lógica. El caballero más cumplido que, antes de tomar el volante de su coche,

cumple con todas las exigencias de una correcta educación, al convertirse en «chauffeur» se transforma en personaje áspero, dominante y hasta a veces grosero.

Los automovilistas tienen mal genio; este es un hecho admitido, cuyo fundamento hay que buscar en la hipertrofia de su amor propio; en ningún otro caso se produce en forma tan violenta el espíritu de casta como en esta especie de aristocracia de la carretera que crea la potencia y la marca del coche; como si estos dos factores fueran únicos para demostrar la cuantía de la fortuna y el rango social. Vergüenza para quien, bajo el pretexto de una prisa inadmisibles, no respetando un cruce peligroso, atenta al honor del blasón. Animados de un justo deseo de venganza, será necesario, cueste lo que cueste, alcanzar al audaz y obligarlo, como justo merecimiento a sus culpas, a circular con las ruedas pegadas a la cuneta, rozando los árboles; y hasta, según en qué casos, se deberá cerrarle el paso por medio de largos y prolongados zigzags.

Y el automovilista justiciero, orgulloso de haber dado una lección a este desconocido mal-educado, relatará la historia de sus meritorios hechos, por la tarde, en su tertulia de amigos, como si se tratara de una aventura de caza.

Y así, de día en día, va afianzándose esta costumbre de «egoísmo automovilístico» que, sin razones aparentes, ha encontrado en la carretera una zona de desarrollo más favorable que en parte alguna.

«Cada cual para sí», tal es la divisa adoptada por la mayoría de los conductores; y si la silueta aborrecida de un vigilante de Obras públicas no se deja entrever en el horizonte, ¿por qué no abandonarse a este instinto de dominación que es la base de toda victoria humana? Y a más, ¿para qué preocuparse tanto de gentes que no conocemos y que seguramente no volveremos a ver? Tales escrúpulos no producen otro resultado

que disminuir nuestra velocidad media. Un paso a nivel está cerrado, detrás del cual se han alineado por orden de llegada, y a su derecha respectiva, una treintena de coches; esperad y veréis cómo siempre hay un energúmeno bien convencido de su principio de «egoísmo», que adelantará con desenvoltura sin igual a todos esos automovilistas pacientes y disciplinados, colocándose en el primer puesto tras de la barrera...

Circuláis con precaución por una carretera recién asfaltada... y será bien raro, o mejor dicho, feliz casualidad, que no seáis adelantados por algún automovilista que, sin cuidarse de pasar lejos de vuestro coche, salpicará vuestra carrocería con mil manchas indelebles...

Cuando se trata de ayuda mutua o de una avería, ¿cómo asombrarse de la indiferencia general?

Hay que tener en cuenta, que entre las aventuras de carretera, las hay que contribuyen a la formación de este temible «egoísmo automovilístico»: son los casos, desgraciadamente ciertos, de turistas asaltados por malhechores en el momento en que se detenían para auxiliar a los simuladores de un accidente; son los relatos de gentes honradas que, habiendo ofrecido un asiento en su coche a una dama fatigada, se han encontrado con una amenaza de escándalo, a menos de aligerar su cartera.

Ceder una bujía, ayudar a cambiar una rueda o recoger un herido, constituyen, en nuestra época, formas superiores de la cortesía que no están al alcance de todo el mundo. El ideal consistirá simplemente en crear en la carretera un ambiente agradable. ¿Es una gran ambición esperar que, algún día, podrá producirse una colisión entre dos vehículos, y sus conductores, en lugar de obsequiarse con denuesos y palabrotas vulgares, se pedirán perdón mutuamente, como si se tratara de simples peatones?

## UN MILITAR FLAMENCO

El capitán examinando a los soldados:

—¡Vamos a ver! ¿Qué cosa soy yo que empiezo con me?

—Me... Me... ¡Médico!—contestó uno.

—Diga usted—prosiguió dirigiéndose a otro—. ¿Qué soy yo que empiezo con me?

—Capitán.

—¿Capitán empieza con me? A ver usted.

—Me... ¡Memo!

—¡Animales!—repuso hecho una fiera—. ¿Queréis ser cabos y no sabéis que soy «militar»? ¡Todos suspendidos!

## PERSPECTIVAS

### Humanidad y compañerismo

Por RAFAEL DE LA PLANA

No os extrañe el título de este breve comentario. El tema es interesante y ameno, pero dudo que mi torpe pluma, pueda describiros con la sencillez y claridad que yo deseo, el valor y la trascendencia que encierra este título.

Mas, como mi decisión es noble y mi empeño no ha de cesar, hasta tanto yo os diga— a mi manera—lo que yo entiendo por «humanidad y compañerismo», voy a relataros, primeramente, esta parte de humanidad, en relación con la profesión del volante.

Veamos: humanidad, según el diccionario de la lengua española, es piedad, compasión de las desgracias ajenas, bondad y afabilidad. Pues bien: aquí podemos aplicar estos casos a los chofers de una manera especial. De todos es sabido, que muchas veces ocurre un accidente y, por regla general, ocurren desgracias personales. Hay algunos chofers que ya sea por miedo, ya por apatía o ya por falta de instinto de humanidad, no se dignan prestar su auxilio, siquiera sea por el honor del deber cumplido. ¿Sabéis esto lo que representa? El descrédito vuestro; es decir, el menosprecio ignominioso de vuestra honrosa profesión.

¡Humanidad! ¿Quién no siente este instinto excelso? ¿Quién odia la humanidad? ¡Los malvados únicamente! No pueden llamarse de otra manera. El hombre humano, es comprensivo, es bueno y cariñoso, es afable, es en suma, culto y bienhechor. Por eso—algunas veces sucedenos dicen: ¡Qué persona más culta! ¡Qué hombre tan humanitario! ¿Sabéis por qué dicen esto? Pues sencillamente, por que practica noble y sin incertidumbres de ningún género, la estética del bien, que antes llamábamos «humanidad». Es más, les dicen personas cultas y humanitarias, porque la cultura (especialmente a mi manera de ver) no se demuestra solamente en un suntuoso salón de baile o en una reunión familiar, sino cuando uno está alejado de los suyos, como por ejemplo, cuando va por esas carreteras y tiene la fatal desgracia de presenciar un accidente o una avería automovilística; entonces tiene ocasión propicia para «demostrar» hasta dónde llega, no ya su cultura, sino también, su instinto de humanidad. Ya tenemos, pues, descrito a grandes rasgos, la primera parte de este comentario.



\* \* \*

¡Compañerismo! ¡Oh bella expresión! El compañerismo y conste que al decir compañerismo, he recordado por unos momentos con viva efusión y cariño, mis antiguos compañeros de colegio y de la infancia. Pues bien: el compañero repito, es el que, por esta misma razón, nos impulsa a mantener inquebrantable el respeto a los demás, para que se nos respete a nosotros mismos; es en síntesis, una persona que corre la misma suerte que otra, aunque esta se halle en peligro inminente. De ahí, pues que, el «compañerismo», sea una expresión viva de armonía y de franca amistad entre compañeros.

Otro tanto, podría ahora deciros, respecto de «ese compañerismo» que algunos interpretan, confundiéndole en comparaciones ridículas, que ponen en evidencia a quien ejercita el compañerismo jesuítico e hipócrita. La convivencia, es algo tan consubstancial, es tan ventajosa, que cuando nos dicen que hay «algún compañero» que boicotea la armonía y el bienestar de todos, sentimos cierta incertidumbre, que nos apena en gran manera, tener que retirarle nuestra más firme y sincera confianza, por considerarle no ya un vil enemigo, sino también, un malvado, que ha sabido aprovechar nuestra bondad, para traicionar a un símbolo glorioso, abandonando ¡quizá para siempre! a esos que hasta hoy, han tenido para él, todas las atenciones y todos los respetos, que impone inexorablemente, el verdadero compañerismo.

---

DE INTERÉS PARA LOS CHOFERS

## Preguntas sobre asuntos de reparación

*Pregunta.*—Un automóvil de seis cilindros, de tres años, que ha recorrido cerca de 30.000 millas, ha desarrollado constante vibración en el volante de dirección, al correr por caminos escabrosos, a cualquier grado de velocidad. Le hemos corregido la alineación de las ruedas y ajustado los cojinetes de las ruedas. Hemos quitado todo juego libre de la columna de dirección. Lo hemos probado con calces debajo de los muelles, y en resumidas cuentas, hemos hecho todo lo posible por evitar esta vibración, pero con resultado nulo.

*Respuesta.*—Es muy posible que la falta se deba al desgaste de los pernos y bujes de los

gemelos y a la falta de tensión de los resortes en el montaje en el extremo trasero del muelle delantero de la izquierda. Repasen con cuidado todos los pernos y bujes de los gemelos e instalen nuevos resortes en el montaje indicado. A continuación, midan la combadura, la inclinación y la convergencia de las ruedas. Estas medidas suelen alterarse a consecuencia de la acción de enfrenamiento, choques violentos durante la marcha y otras causas. También es bueno que inspeccionen los amortiguadores, fijándose que estén llenos de líquido adecuado y sujetos a correcta tensión.

*Pregunta.*—Un freno delantero de un Ford de modelo A de 1928 produce un agudo rechinado. Le instalamos un forro moldeado nuevo y le alisamos el tambor, pero con todo esto no ha desaparecido el ruido.

*Respuesta.*—El rechinado en este punto puede deberse a varias causas. En primer lugar, asegúrense de que los muelles delanteros estén bien unidos al chasis. A continuación, vean si los pivotes y pernos de gemelos están desgastados. También, observen si el forro del freno está bien colocado, con un empalme de 1/2 y debidamente centrado en el tambor.

*Pregunta.*—Tenemos un Sedán que nos da mucho que hacer para arrancarlo. El motor de arranque imparte rápido movimiento al motor del automóvil, pero éste deja de funcionar. Cuando el automóvil se empuja un par de pies y se pone en engranaje de marcha, el motor de gasolina se pone a funcionar sin dificultad. Hemos instalado nuevos anillos de émbolo, esmerilado las válvulas, y hace poco, le pusimos condensador, bobina y contactos nuevos. Desconectamos el cable del interruptor del encendido del distribuidor y lo conectamos a otro interruptor. Repasamos el múltiple de admisión, para ver si había escape de aire. Le instalamos nuevas bujías de encendido. Después de todos estos arreglos, el motor arranca sólo después de haber empujado el automóvil un buen trecho. Una vez arrancado, continúa funcionando sin dificultad.

También deseamos que nos den información sobre el gemelo trasero de los muelles delanteros del Plymouth de seis cilindros de 1933. Indíquenos cómo se ajusta este gemelo y cómo se afloja el mismo para quitar el muelle.

*Respuesta.*—El desarreglo anotado se debe probablemente a conexión defectuosa en el circuito primario. Examinen con cuidado la conexión a tierra del acumulador. Les recomendamos que instalen una conexión a tierra separada entre la caja del distribuidor y el bastidor del chasis. También es bueno que verifiquen el in-

tersticio o juego libre del eje del distribuidor. Un eje o buje de eje de distribuidor, desgastado, suele producir los síntomas que ustedes nos describen. La instalación de una nueva bobina puede también ayudar a remediar la falta.

El gemelo trasero del muelle delantero de un Plymouth se quita girando el buje que hay al extremo del gemelo. Al volver a instalar estos bujes, en los extremos de los gemelos, deben quedar de modo que haya una distancia de  $11/16$  entre el lado del ojete o sostén y la superficie cóncava del gemelo en U. Estos bujes deben apretarse bien en los sujetadores del muelle y el extremo del muelle no debe quedar apretado en el gemelo en U hasta el punto de que no pueda girar expeditamente en el gemelo.

*Pregunta.*—Un Ford, modelo A, de dos años, que ha recorrido como 5.000 millas, cesa de funcionar tan pronto como se modera su marcha a una velocidad mínima. Hemos esmerilado las válvulas, cambiado los contactos, instalado nuevas piezas, como condensador y bobina, pero todo en vano. Le cambiamos los surtidores al carburador, verificamos la distribución de las válvulas y la regulación del encendido. Examinamos las empaquetaduras, para ver si había escape. También rectificamos los intersticios de las bujías de encendido. Con todo esto, el motor no puede funcionar a velocidad baja. Parece que el motor falla por lo menos en dos cilindros, pero no hemos logrado todavía averiguar cuáles son.

El motor funciona bien a cualquiera velocidad mayor de 8 millas por hora. También debemos advertir que consume mucho combustible.

*Respuesta.*—En primer lugar, les recomendamos que instalen en el carburador un surtidor principal más pequeño. La compañía Ford tiene dos o tres tamaños de surtidor principal para este carburador. Probando estos varios tamaños, es muy posible que resuelvan el problema. También examinen la propulsión del distribuidor. De haber mucho juego libre entre sus engranajes, instalen un nuevo eje y engranaje. Si con todo esto no se corrige la falta, repasen entonces de nuevo, todas las piezas del motor que ya inspeccionaron, con la posibilidad de que la falta se hallará en alguna de ellas.

## ENTRE AMIGOS

Ricardo juega al tresillo y comete varias torpezas. Como éstas se repiten, al fin exclama indignado:

—Soy un Codinez.

Pero Codinez, que está de mirón, le contesta furioso.

—Es usted un imbécil.

—Eso es precisamente lo que yo quería decirme.

¡LA REPÚBLICA ESTÁ EN PELIGRO...

debido a la gran REVOLUCION que prepara el

**BAR NEGRESCO**

en aperitivos y vermouths de

● ● todas clases y marcas ● ●

Gran variedad en licores finos

Café exprés ● Servicio esmerado

ESPLÉNDIDOS RESOPONES

(INSTALADO EN LA PUERTA DEL SOL)



¿QUERÉIS COMER BIEN Y ECONÓMICO?

VISITAR LA

**PENSION VALENCIA**

Pl y Margall, 42.-Teléfono 428.-CASTELLON

## ESCENAS

Es la miseria que pone en la cara color de espanto, y en el cuerpo harapos.

La ví. Ella achacosa, encorvada bajo su miseria fisiológica; en su cara rictus amargo de hastío de vida; sus pies renqueando débiles en ansia de inmovilidad. Desdicha y llanto. Él barbudo, pitañoso, greñudo; su pelo rebelde es lo único que desentona de su calma aparente y resignada. Rodea con su mano sarmentosa y negra una cuerda que es cingulo de la cintura de ella y que no la deja encorvarse más. Sin ella hubiera ido a tierra.

Unas breves palmadas de él suministradas en la espalda de ella, la animan a andar cansina y cobarde. Y ¡triste contraste!, todo a su alrededor brilla, todo ríe, todo canta; los bocinazos de la feria se confunden con las sirenas y gritos en el anuncio de lindas cosas que se esconden tras los muros de madera de inmundos barracones, donde también quizá la miseria se esconde en variada forma, pero sonriente y escandalosa. Todo este bullicio de alegre retozar, hace resaltar aún más la miseria de estos dos seres que, unidos andan y andan sin parar a través de ciudades y más ciudades.

Para ellos en este vivir lacrimoso no existió más que el infortunio, su triste emigración como seres repudiados; su inútil luchar por un porvenir que no les quiso sonreír, la muerte de sus hijos de inanición y de miseria, todo en fin, lo que el ser puede sufrir, lo arrojaron ellos por esas tierras desconocidas e ingratas que nada les quisieron dar.

Pero no tengáis pena, que pronto la tierra será para vosotros grata, más pronto quizá para el uno que para el otro, ella primero y después él.

Pronto la tierra te dará un cobijo a tí que sufriste ¡oh mujer!, que la tierra en eso no es ingrata.

¡Con qué ansia verás acudir a la que te ha de llevar al descanso en donde tus huesos reposarán para siempre en la inmovilidad de la tumba, ahitos de desventura y sinsabores terrenos! ¡Cuerpo que sufrió y que anda aún hoy resignado por la esfera de la tierra, sin haber levantado una queja ni lanzado una blasfemia.

Y él ¡triste!, que una mañana de claro Junio, coja tu última sonrisa y se la ponga de coraza de su suerte contra la adversidad. Dejará correr a raudales el llanto amargo de su adiós postrero y cogiendo su cayado, amigo inseparable de su

vida, echará a cuestras su morral, roído y sucio, nido de mendrugos, y metiendo una mano en su asqueroso y mugriento bolsillo, almacén a su vez de colillas, echará a andar...

¿A dónde? ¿Qué importa a dónde, si ella ya no lo podrá tampoco decir? Su cerebro no piensa en esas cosas. Piensa en la mujer que dejó allí, compañera vitalicia que le dió ánimos y le hizo comprender el «para qué» de la vida, ese para qué, que aún le falta por descubrir. No es su cabeza la que piensa, es su alma solitaria y errante de paria, la que piensa por él.

Y pide con ella, pues de otra manera no sabe pedir, que le mande pronto también a él el descanso de que tan necesitado se halla. Quizá también le dé tiempo para venir a este mismo lugar, a morir donde ella murió, por parecerle que así estarán más juntos y podrán aún comunicarse en el valle inmenso de la Muerte.

¡Pobre alma de paria que caminas vagante y triste ahora; qué gran desconsuelo ha quedado sembrado en tu alma! Pero no te apures. Tú también irás a descansar, que en este descanso todos somos iguales.

Y mientras tanto deja a ese pueblo loco que ría y se desgañite gritando hasta enronquecer. ¡Él también irá! ¡Consuélate!

ARTURO NORIEGA

Castellón 1.º Marzo 1934.

## Un caso cómico


El director de un teatro de Barcelona recomienda al empresario el estreno de una obra y éste sin leerla, autoriza al director para que la estrene. El empresario tiene que hacer un viaje y para matar el tiempo se lleva la obra para leerla. La lee y le telegrafía asustado al director:

—«Suspenda estreno. Leída obra, es un mamarracho». Contesta el director: «Imposible suspensión pedida. Obra se estrenó anoche con éxito insuperable».

Contestación del empresario:

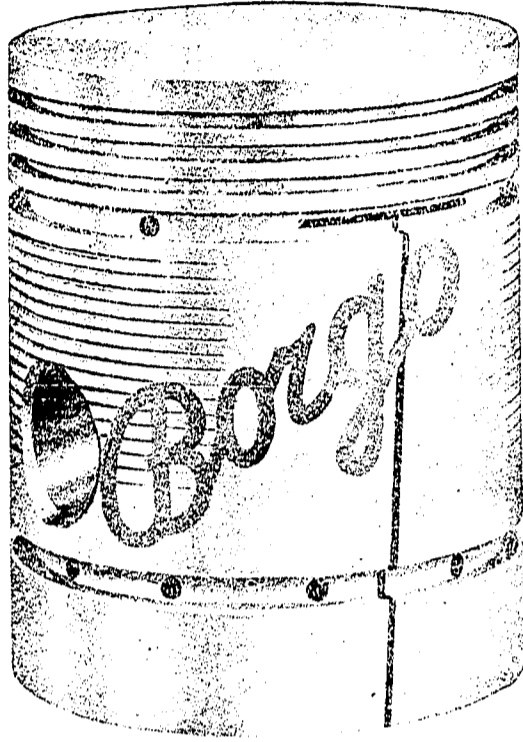
—«Desde hoy leeré todas las obras que reciba y no estrenaré más que las que a mí no me gusten.»

Es un sucedido recientísimo.

 Para colaborar en nuestra Revista, no olvides compañero, que no es necesario ser sabio ni literato, falta sólo una buena dosis de voluntad.

MAXIMA  
SEGURIDAD

MAYOR  
RENDIMIENTO



LARGA  
DURACION

ECONOMIA  
DE ACEITE

TRATADO TERMICAMENTE  
DUREZA BRINELL 150

Cuando otros anuncian que sus pistones son los mejores, sin pruebas para demostrarlo

**EL PISTON BORGÓ LEGITIMO**

presenta de su alta calidad, el testimonio de los campeones mundiales más famosos, que para -- -- vencer no montan otros pistones -- --

**EL PISTON BORGÓ LEGITIMO**

es único y nada tiene que ver con ningún homónimo

Para tener servicios seguros y económicos monte y exija siempre **Pistones Borgo legítimos**

REPRESENTANTES PARA CASTELLON Y PROVINCIA

**PERIS Y VARELLA**

Herrero, 23 -- Teléfono 205 -- CASTELLON

Sucursal: Ronda Mijares, 65.-Teléfono 344

Talleres: Cajal, 55.-Teléfono 205



VARZI.—El académico del volante. G. P. de España 1930



ZANELLI.—Campeón de la montaña y G. P. de Barcelona

*Joaquín Puig de Barcelona 1933  
Joan Puig de Barcelona  
Joan Puig de Barcelona*



RUESCH.—Record mundial del Km. salida en parado



Conde Theo ROSSI.—Recordman del mundo de Motonáutica

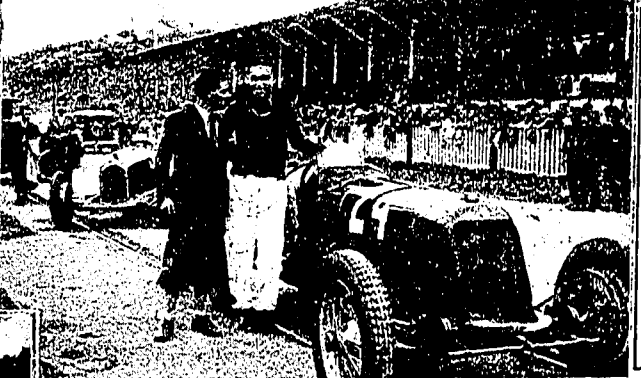


*All' amico Tarabusi Arnaldo  
e al meraviglioso  
Borago.  
Mio fant. Uff.*

MASERATI.—El genial constructor



NUVOLARI.—El hombre bolido



TARUFFI.—El as de la moto y del automóvil



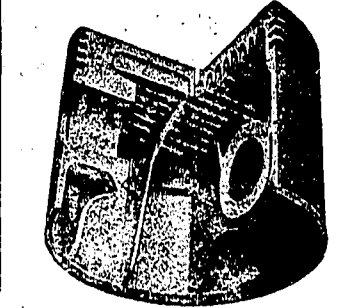
Madame STEWART.—Recordwoman de velocidad en Montlhéry



BENOIST.—Campeón mundial 1927-1928



Ing. NICLOT.—Record mundial de altura



FABIOLI.—El héroe de Monza

# Estudio profesional

## Motor de explosión a cuatro tiempos

### ORGANOS Y POTENCIA

Dejamos dicho en otro número después de demostrar la combinación de los tiempos de admisión, compresión, explosión y escape, que continuaríamos en el estudio de la distribución; pero para que el lector que no esté bien profundizado en esta materia, amplíe más su conocimiento, he tenido a bien demostrar antes de la distribución, la forma de construcción de las principales piezas de este motor o máquina automática.

Empezaremos por el cilindro. El cilindro es el órgano que permite por medio de un dispositivo especial, llamado mecánicamente válvulas, la entrada y salida de la combustión explosiva en el momento conveniente, así que el cilindro cuando admite combustión, además de las válvulas, lo hace con la ayuda del pistón, que cuando éste tiende a descender sopla hacia adentro, y como el pistón es movable y va unido con el eje cigüeñal, es obligado, después de llegar al punto muerto inferior, volver otra vez al superior, comprimiendo la combustión en la cámara de explosión. En este momento que la combustión está comprimida, queda el cilindro completamente cerrado y dada a la buena suerte de la chispa eléctrica, se transforma la combustión en calor, pero como se encuentra comprimida, busca expandirse encontrando un punto móvil que es el pistón y todos los órganos que a él se adoptan; empujan los gases al pistón haciéndole avanzar una cierta cantidad, N, llamada carrera del pistón, quedando la energía calorífica desarrollada por la combustión explosiva de la esencia, en energía mecánica.

El cilindro es de fundición de una sola pieza, como indicamos en la figura A. También los hay que la culata es postiza o sea embridada en la parte superior del cilindro por medio de tornillos, figura B. El interior del cilindro está perfectamente rectificado por una máquina especial usada solamente para la rectificación de éstos u otros trabajos, que tengan que estar en las mismas condiciones, o sean, cilíndricos que no queden ovalados y sí perfectamente pulimentados, para que el pistón resbale con suavidad.

Las dimensiones de los cilindros están con arreglo a los caballos de fuerza del motor, y se-

gún estas dimensiones y los caballos de fuerza, está descentrado del eje cigüeñal la muñequilla que da el movimiento al pistón.

La carrera del pistón depende de la variación que tenga la muñequilla con el centro del eje cigüeñal; también influyen en la potencia del motor, el número de revoluciones y la compresión en la cámara de explosión.

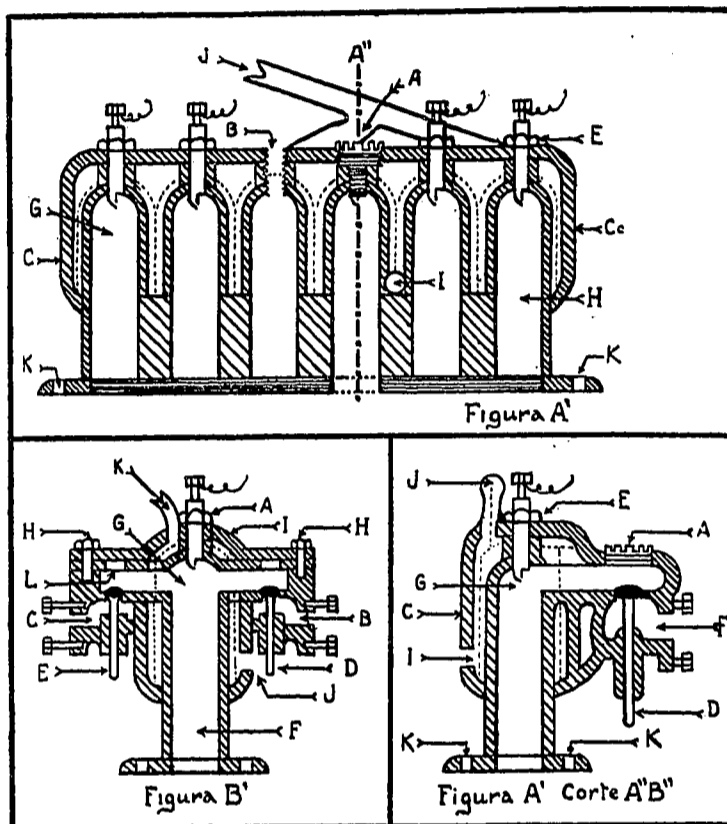


FIGURA A

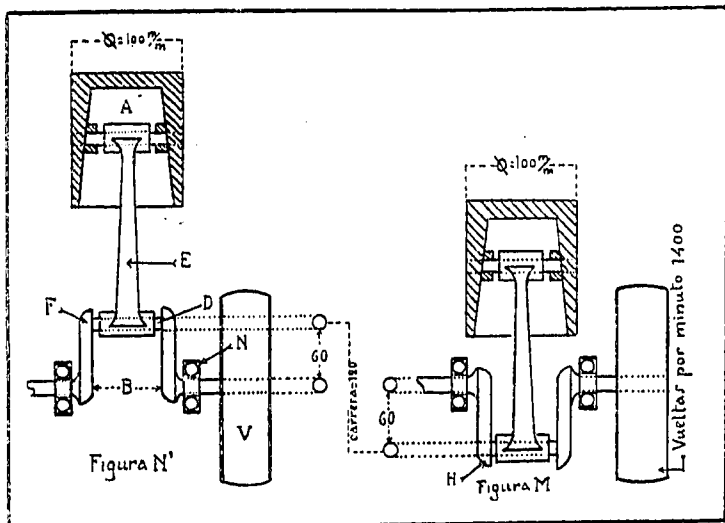
- A—Tapón para montar la válvula, 12 piezas bronce.
- B—Agujero para sujetar la bujía, 6.
- C—Bloque, 1.
- D—Válvula, 12 piezas acero níquel.
- E—Bujía, 6 piezas.
- F—Entrada de la gasolina, 6 agujeros.
- G—Cámara de explosión, 6 cámaras.
- H—Interior del cilindro, 6 cilindros.
- I—Entrada de agua en la cámara, 1 entrada.
- J—Salida de agua, 1 salida.
- K—Agujeros para sujetar el bloque sobre el cárter
- L—Línea de puntos que indica el agua en circulación.

FIGURA B

- A—Bujía.
- B—Entrada de gasolina.
- C—Escape.
- D—Válvula de admisión.
- E—Válvula de escape.
- F—Interior del cilindro.
- G—Cámara de explosión.

- H—Tornillos para sujetar la culata sobre el cilindro.
- I — Culata.
- J—Entrada de agua en la cámara, I.
- K—Salida de agua, I.
- L—Agujero para desmontar la válvula.

Para comprobar el estudio de cuanto he dicho referente a los HP. del motor y a la carrera del pistón, lo demostraré gráfica y teóricamente. En la figura N, tenemos representados los siguientes órganos: un pistón A; dos cojinetes de apoyo N y N; un eje cigüeñal B; un volante V, y una muñequilla D. Sabiendo que A, es igual a 100 m/m. de diámetro, la distancia que separa



el centro de la muñequilla con el centro del eje cigüeñal, es de 60 m/m. y llevando el cigüeñal su movimiento rotativo continuo, será obligado a pasar de la posición F, (figura N), a la posición H, (figura M). Ahora, sumando la distancia que separa la muñequilla del centro del eje cigüeñal con la distancia que separa la misma muñequilla en la figura M, nos dará la carrera del pistón, que será,  $60 \times 60 = 120$  carrera. Conociendo la carrera=120, el diámetro del pistón en centímetros = 10, el número de cilindros = 4, y la velocidad = 1.400 vueltas por

minuto, vamos a determinar la potencia de dos motores, cambiando algunos o todos los datos mencionados y veremos como de aquí depende la mayor o menor potencia de un motor.

Antes de empezar a resolver la potencia de dichos motores, diré que los datos conocidos del primer motor son idénticos a los de un motor «Wright» de 35 HP.

*Primer motor.—Datos conocidos*

- Diámetro del pistón . . . . . 102 centímetros
- Carrera del pistón . . . . . 120 milímetros
- Número de vueltas . . . . . 1.400
- Número de cilindros . . . . . 4.
- Número constante . . . . . 0,0000005208. (2)

*Fuerza del motor en caballos*

$$120 \times 102 \times 1.400 \times 4 \times 0,0000005208 = 35 \text{ HP.}$$

*Segundo motor.—Datos conocidos*

- Diámetro del pistón . . . . . 112 centímetros
- Carrera del pistón . . . . . 130 milímetros
- Número de vueltas . . . . . 1.000
- Número de cilindros . . . . . 6
- Número constante . . . . . 0,0000005208

*Potencia del motor*

$$130 \times 112 \times 1.000 \times 6 \times 0,0000005208 = 45 \text{ HP.}$$

1 Los bloques presentados en las figuras A y B, son de imaginación mía, pero para los efectos que se quieren conseguir no difieren en nada en los demás construídos, y por lo tanto, nos pueden servir para darnos una idea de los que están ya construídos y se quieren construir. El bloque que lleva la culata posiza para que quede sujeta, van tres hileras de tornillos, una en cada extremo, como se ha indicado y otra en el centro, no visible en la figura.

2 El número constante se obtiene dividiendo el número de caballos de fuerza del motor, por el producto que resulta de multiplicar entre sí, la carrera, el diámetro del pistón, el número de cilindros y las revoluciones que da el motor por minuto. Este número constante nos da la potencia exacta, pero la variación es insignificante y por lo tanto nos puede servir para fundarnos en un algo.

ENRIQUE AGUILAR

Castellón y Marzo de 1934.

COMPañERO: Recomienda a todos tus amigos y conocidos, que prefieran en sus compras, a todas las demás, a las casas anunciadas en nuestra Revista. Si así lo haces, apuntarás una gran defensa que redundaría en tu propio beneficio.

# Estudio profesional

## Motor de explosión a cuatro tiempos

### ORGANOS Y POTENCIA

Dejamos dicho en otro número después de demostrar la combinación de los tiempos de admisión, compresión, explosión y escape, que continuaríamos en el estudio de la distribución; pero para que el lector que no esté bien profundizado en esta materia, amplíe más su conocimiento, he tenido a bien demostrar antes de la distribución, la forma de construcción de las principales piezas de este motor o máquina automática.

Empezaremos por el cilindro. El cilindro es el órgano que permite por medio de un dispositivo especial, llamado mecánicamente válvulas, la entrada y salida de la combustión explosiva en el momento conveniente, así que el cilindro cuando admite combustión, además de las válvulas, lo hace con la ayuda del pistón, que cuando éste tiende a descender sopla hacia adentro, y como el pistón es movable y va unido con el eje cigüeñal, es obligado, después de llegar al punto muerto inferior, volver otra vez al superior, comprimiendo la combustión en la cámara de explosión. En este momento que la combustión está comprimida, queda el cilindro completamente cerrado y dada a la buena suerte de la chispa eléctrica, se transforma la combustión en calor, pero como se encuentra comprimida, busca expandirse encontrando un punto móvil que es el pistón y todos los órganos que a él se adoptan; empujan los gases al pistón haciéndole avanzar una cierta cantidad, N, llamada carrera del pistón, quedando la energía calorífica desarrollada por la combustión explosiva de la esencia, en energía mecánica.

El cilindro es de fundición de una sola pieza, como indicamos en la figura A. También los hay que la culata es postiza o sea embridada en la parte superior del cilindro por medio de tornillos, figura B. El interior del cilindro está perfectamente rectificado por una máquina especial usada solamente para la rectificación de éstos u otros trabajos, que tengan que estar en las mismas condiciones, o sean, cilíndricos que no queden ovalados y sí perfectamente pulimentados, para que el pistón resbale con suavidad.

Las dimensiones de los cilindros están con arreglo a los caballos de fuerza del motor, y se-

gún estas dimensiones y los caballos de fuerza, está descentrado del eje cigüeñal la muñequilla que da el movimiento al pistón.

La carrera del pistón depende de la variación que tenga la muñequilla con el centro del eje cigüeñal; también influyen en la potencia del motor, el número de revoluciones y la compresión en la cámara de explosión.

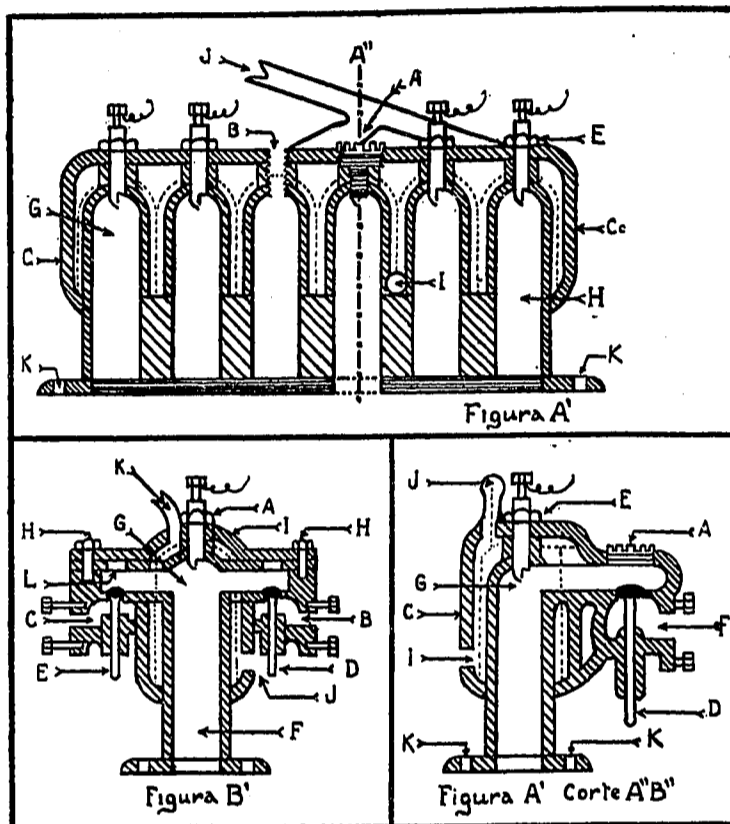


FIGURA A

- A—Tapón para montar la válvula, 12 piezas bronce.
- B—Agujero para sujetar la bujía, 6.
- C—Bloque, 1.
- D—Válvula, 12 piezas acero níquel.
- E—Bujía, 6 piezas.
- F—Entrada de la gasolina, 6 agujeros.
- G—Cámara de explosión, 6 cámaras.
- H—Interior del cilindro, 6 cilindros.
- I—Entrada de agua en la cámara, 1 entrada.
- J—Salida de agua, 1 salida.
- K—Agujeros para sujetar el bloque sobre el cárter
- L—Línea de puntos que indica el agua en circulación.

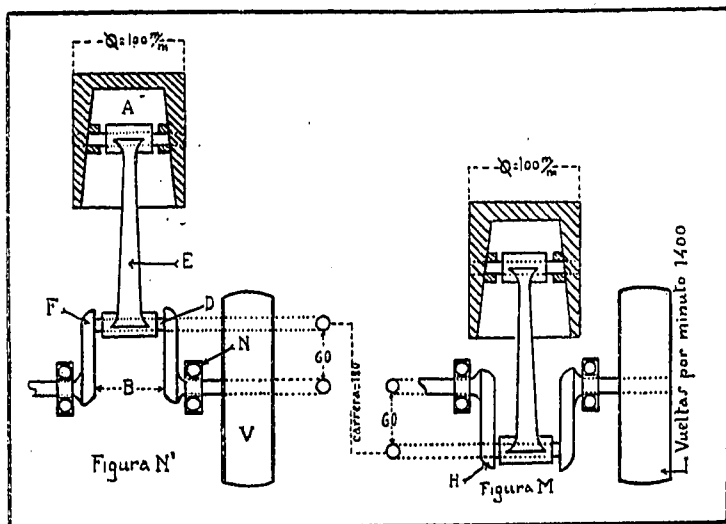
FIGURA B

- A—Bujía.
- B—Entrada de gasolina.
- C—Escape.
- D—Válvula de admisión.
- E—Válvula de escape.
- F—Interior del cilindro.
- G—Cámara de explosión.



- H—Tornillos para sujetar la culata sobre el cilindro.
- I—Culata.
- J—Entrada de agua en la cámara, I.
- K—Salida de agua, I.
- L—Agujero para desmontar la válvula.

Para comprobar el estudio de cuanto he dicho referente a los HP. del motor y a la carrera del pistón, lo demostraré gráfica y teóricamente. En la figura N, tenemos representados los siguientes órganos: un pistón A; dos cojinetes de apoyo N y N; un eje cigüeñal B; un volante V, y una muñequilla D. Sabiendo que A, es igual a 100 m/m. de diámetro, la distancia que separa



el centro de la muñequilla con el centro del eje cigüeñal, es de 60 m/m. y llevando el cigüeñal su movimiento rotativo continuo, será obligado a pasar de la posición F, (figura N), a la posición H, (figura M). Ahora, sumando la distancia que separa la muñequilla del centro del eje cigüeñal con la distancia que separa la misma muñequilla en la figura M, nos dará la carrera del pistón, que será,  $60 \times 60 = 120$  carrera. Conociendo la carrera=120, el diámetro del pistón en centímetros = 10, el número de cilindros = 4, y la velocidad = 1.400 vueltas por

minuto, vamos a determinar la potencia de dos motores, cambiando algunos o todos los datos mencionados y veremos como de aquí depende la mayor o menor potencia de un motor.

Antes de empezar a resolver la potencia de dichos motores, diré que los datos conocidos del primer motor son idénticos a los de un motor «Wright» de 35 HP.

*Primer motor.—Datos conocidos*

- Diámetro del pistón . . . . . 102 centímetros
- Carrera del pistón . . . . . 120 milímetros
- Número de vueltas . . . . . 1.400
- Número de cilindros . . . . . 4.
- Número constante . . . . . 0,0000005208. (2)

*Fuerza del motor en caballos*

$$120 \times 102 \times 1.400 \times 4 \times 0,0000005208 = 35 \text{ HP.}$$

*Segundo motor.—Datos conocidos*

- Diámetro del pistón . . . . . 112 centímetros
- Carrera del pistón . . . . . 130 milímetros
- Número de vueltas . . . . . 1.000
- Número de cilindros . . . . . 6
- Número constante . . . . . 0,0000005208

*Potencia del motor*

$$130 \times 112 \times 1.000 \times 6 \times 0,0000005208 = 45 \text{ HP.}$$

1 Los bloques presentados en las figuras A y B, son de imaginación mía, pero para los efectos que se quieren conseguir no difieren en nada en los demás construídos, y por lo tanto, nos pueden servir para darnos una idea de los que están ya construídos y se quieren construir. El bloque que lleva la culata posiza para que quede sujeta, van tres hileras de tornillos, una en cada extremo, como se ha indicado y otra en el centro, no visible en la figura.

2 El número constante se obtiene dividiendo el número de caballos de fuerza del motor, por el producto que resulta de multiplicar entre sí, la carrera, el diámetro del pistón, el número de cilindros y las revoluciones que da el motor por minuto. Este número constante nos da la potencia exacta, pero la variación es insignificante y por lo tanto nos puede servir para fundarnos en un algo.

ENRIQUE AGUILAR

Castellón y Marzo de 1934.

**COMPAÑERO:** Recomienda a todos tus amigos y conocidos, que prefieran en sus compras, a todas las demás, a las casas anunciadas en nuestra Revista. Si así lo haces, apuntarás una gran defensa que redundaría en tu propio beneficio.

## La industria automotriz a la vanguardia

Por George E. Qulseberry

Los nuevos modelos para 1934 se presentan con cambios radicales, en algunos casos, y con refinamiento en detalles, en otros. Hacia varios años que no se veían tantas innovaciones interesantes, en nuevos modelos. Entre ellos existe ahora una diferencia notable en aspecto exterior y construcción mecánica.

Interesante es también el cambio de categoría de precio en que ahora se clasifican las marcas más conocidas. Reina la impresión de que los nuevos modelos, a sus precios más económicos que nunca, desde que empezó la crisis, están destinados a restablecer la prosperidad de la industria, durante el presente año.

La innovación más importante es la introducción de las ruedas delanteras con suspensión independiente, en todos los automóviles de la General Motors, el Plymouth, el Dodge y en forma modificada, en el Hudson y Autoplano. La suspensión independiente es una novedad en automóviles americanos, a pesar de que ha existido desde hace tiempo, en varios vehículos de marcas europeas. Entre los productos más interesantes para 1934, tenemos el De Soto con su nuevo estilo de carrocería de completa perfilación, resultado de muchos años de estudios. El nuevo De Soto ofrece también la novedad de llevar el motor montado más adelante del eje delantero, para aumentar la comodidad de marcha en beneficio de los pasajeros. Un esfuerzo común a todos los fabricantes, es el reducir el consumo de combustible y lubricante, el suministrar amortiguadores más eficaces, el agrandar el tamaño de los neumáticos, el facilitar la dirección y el aumentar la capacidad de los acumuladores.

Las ruedas delanteras con suspensión independiente y la forma perfilada de la carrocería son las dos cosas que se impondrán a la atención inmediata del público. Estas dos características, sin embargo, no bastarán para facilitar las ventas de los nuevos modelos. El comerciante del ramo ha de demostrar al interesado lo que hay debajo del capó del motor, para que éste se dé cuenta de los grandes refinamientos mecánicos que se han introducido a casi todos los órganos del vehículo.

De particular interés serán el sobrecargador del Graham, los refinamientos en detalles del

nuevo Ford V-8, los sistemas de ventilación de casi todos los nuevos modelos y centenares de otras innovaciones, repartidas entre todas las marcas. Desde el punto de vista comercial, la entrada del Auburn, Nash y Oldsmobile, al campo de los automóviles de precios económicos, es, por supuesto, de sumo interés. La Auburn, reteniendo sus modelos de ocho y de doce cilindros, se presenta ahora de nuevo con un modelo económico de seis cilindros. Nash presenta su nuevo Lafayette, a competir en el mercado de los vehículos económicos. Y el nuevo Oldsmobile de seis cilindros entra en competencia con los de precios moderados. Aun el mismo aristocrático La Salle se ofrece ahora en modelo de precio moderado. Como exponente de belleza en carrocería, el Hupmobile figura en primera línea.

Los nuevos modelos están saliendo de las fábricas después de ciertas dificultades sufridas a consecuencia de huelgas y otras desavenencias con obreros, la de constructores de herramientas y moldes, hace poco terminada en la región de Detroit, habiendo sido el obstáculo más retardante del programa fabril. Es muy posible que, a causa de estos problemas de obreros, algunos de los nuevos modelos de los presentados en la Exposición de Automóviles de Nueva York, hayan sido construidos a mano. Sin embargo, la compañía Ford, que se ha visto más envuelta en huelgas que todas las otras fábricas del ramo, ha hecho su transferencia anual de modelos V-8 con menos dificultades que sus competidoras.

Normalmente, la construcción de los nuevos modelos se halla bien encaminada durante Noviembre y se agranda notablemente en Diciembre. En Noviembre del año pasado se vieron salir de las fábricas muy pocos de los modelos nuevos. La procepción no empezó sino hasta fines de Diciembre, y es de suponer que sólo a la vuelta de varias semanas, todo se hallará corriendo en forma ordinaria, en las varias fábricas.

De particular importancia es el hecho de que los nuevos modelos de 1934 están entrando en un mercado que los ha estado esperando con ansias. Desde hace varios meses se observa que la demanda, tanto en el país, como en el extranjero, ha sido en exceso a la producción. Las existencias en los almacenes de los comerciantes son escasas, posiblemente más limitadas que nunca, desde hace muchos años.

---

**Para trabajos comerciales Hijo de J. Armengot**

## TARJETA POSTAL

Por RAFAEL

*¿Reconocimiento? Sí, este debe ser el título justiciero; reconocimiento y gratitud a Heraldo de Castellón, por sus comentarios espontáneos y cariñosos; por sus incansables y valiosas críticas de CASTELLÓN AUTOMOVILISTA y, sobre todo, por esa franca colaboración que nos dedica.*

*No podemos decir lo mismo de la demás prensa de la localidad, aunque en verdad, ellos son muy dueños de hacer lo que estimen más pertinente.*

*De todas formas, CASTELLÓN AUTOMOVILISTA, portavoz de estos modestos trabajadores del volante, testimonia desde estas columnas, su más fervoroso reconocimiento por la atención que para nosotros tiene el simpático colega Heraldo de Castellón.*

*Deseamos, pues, poder ser útiles en todo lo que esté relacionado con el arte de las buenas letras; es decir, poder, llegado que sea el momento oportuno, prestar nuestro humilde valer, a ese blasón que ostenta el título de ese periódico de su digna dirección.*

*¡Gracias, muchas gracias, por esos elogios que nos dedican! Nosotros, siempre románticos de todo lo que sea de provecho e interés general, seguiremos constantes y con el ánimo inquebrantable; todos prestamos nuestro esfuerzo máximo y ahora—dicho sea de paso—vemos con enorme simpatía que ya no estamos solos; hay alguien que se interesa por nosotros: Heraldo de Castellón.*

*Queda, pues, a la recíproca noble y desinteresadamente CASTELLÓN AUTOMOVILISTA.*

## NOTA DE INTERES

Por Real Orden de 31 de Junio de 1929, publicada en la *Gaceta* de 1.º de Agosto, se dispuso que el número de viajeros que como mínimo pueden admitirse en los vehículos que hayan de hacer servicio de la clase C. se fijara por el Comité de la Junta Central, previo informe de la Provincial, según los casos y costumbres de cada localidad; y el Comité Permanente de la Junta Central de Transportes, en sesión celebrada el día 4 de Noviembre de 1929, acordó con carácter general y en uso de las facultades que le concede la mencionada Real Orden, que el número máximo de viajeros que pueden admitirse en los vehículos que hayan de hacer servicios de la clase C. sea el de siete, incluyéndose el conductor de los mismos.

Por la citada R. O. de 31 de Julio se estableció que el canon para conservación de carreteras, que deben pagar las autorizaciones de servicios de la clase C. se abonará, como mínimo, por trimestres naturales, y que cualquier taxis autorizado para prestar servicio público podrá realizar, en casos de urgencia, uno de la clase C. aun sin estar provisto de la tarjeta a que se refiere el artículo 92, pero vendrá obligado a satisfacer en la Junta Provincial correspondiente al punto de su residencia el doble del canon asignado a un trimestre, en el término de 24 horas contadas desde la terminación del viaje, surtiendo este pago al efecto de la autorización a que se refiere el apartado D. del artículo 124 (que podrán ser corregidas con multa las faltas cometidas por los dueños de vehículos de servicio público que lo presten sin la oportuna autorización del organismo correspondiente), incurriendo en la sanción allí señalada, si no se satisface en la cuantía y tiempo indicados. Por excepción, pagarán sólo el canon asignado a un trimestre el taxis que haga el servicio expresado anteriormente, siempre que su conductor obtenga un permiso de la alcaldía correspondiente en que acredite la urgencia del viaje; en este caso, la alcaldía que otorgue la autorización remitirá a la Junta Provincial un duplicado de la misma.

**Rogamos a los señores anunciantes que cuando deseen darse de baja del anuncio, lo hagan QUINCE días antes de la fecha de salida de la Revista**

## Avisos de Secretaría

### Reconocimiento médico

Se pone en conocimiento de los socios comprendidos hasta el n.º 364 de recibo, que pueden pasar cuanto antes por casa del médico inspector de este Montepío (Dr. Julio Roca, calle González Chermá, 78-1.º) debiendo antes pasar a recoger en Secretaría las hojas de reconocimiento, y así poder estar en posesión de todos sus derechos.

### Avisos de accidentes

Para evitar dilaciones que pueden perjudicar a los interesados, éstos están obligados inmediatamente que les ocurra un accidente ponerlo en conocimiento de nuestro Abogado, cuyo domicilio va anotado en el recibo del mes.

### Abono de recibos

Se pone en conocimiento de los Socios de número, que todo compañero que al llegar el día último del mes no tuviera retirado el recibo corriente, no tendrá derecho a los subsidios de «Enfermedades y accidentes».

### Adquisición del carnet de Montepío

Se recomienda a todos los compañeros la conveniencia ineludible de contar con dicho carnet para poder hacer valer su personalidad Mutualista, no solo en Castellón, sino también en otras Capitales de España con las que tengamos establecido las bases de intercambio.

Para su adquisición se necesita además de la presentación del permiso de conducción, dos fotografías para el carnet.

### Cambio de domicilio

Para la buena marcha de la Sociedad y por el propio interés de los socios, es muy conveniente que cuando éstos cambien su domicilio lo pongan en conocimiento de la Secretaría; si así no lo hacen no se quejen de las molestias que con ello les pueden sobrevenir.

### Colaboraciones para la Revista

Por encargo de la Junta de Revistas se comunica a los compañeros y demás personas que remiten sus trabajos para su publicación, que las colaboraciones se recibirán hasta el día 16 de

cada mes en la Secretaría social; las que lleguen pasada esta fecha, se publicarán en el número siguiente. Las colaboraciones deben ser escritas a máquina, o en letra manuscrita, en forma clara y a una sola carilla.

Para la índole de las colaboraciones se recomienda lo prescripto en la parte pertinente de nuestro Reglamento, quedando también a cargo de nuestro Director y Redactor-Jefe la selección de los trabajos recibidos sin derecho a reclamación alguna por parte de los colaboradores.

### Motivos de queja en general

Todo socio, lo mismo los de la Capital que los de Provincia, están obligados a poner en conocimiento de la Secretaría (bien sea verbalmente o por escrito) cualquier motivo de queja o censura que puedan tener, pero siempre que éstas estén relacionadas con el Montepío o con su Revista.

### Aviso importante

Se recuerda a todos los señores socios de este Montepío, la obligación que tienen de presentar la baja por enfermedad el mismo día de la fecha, pudiéndola entregar en este Montepío de 2 a 3 o de 8 a 11.

Igualmente se recomienda a todos los señores socios de este Montepío que cuando tengan un accidente tomen los nombres de los testigos para mejor aclaramiento.

### Notas

Se pone en conocimiento de los señores socios que se hallen comprendidos en los números que preceden, se dignen pasar por secretaría a recoger las hojas de reconocimiento para que el Sr. Julio Roca, Médico inspector de este Montepío, pueda reconocerlos.

Lo que se hace presente para que luego no aleguen ignorancia en caso de accidente u enfermedad. Con el bien entendido que si hasta esa fecha no se ha hecho el reconocimiento reglamentario, perderán un mes de derecho a subsidios a partir del día que se efectúe dicho reconocimiento:

Los números son los siguientes: 47-75-82-89-93-105-114-121-132-150-151-155-163-164-171-182-183-191-195-204-205-218-226-235-236-239-242-243-252-255-262-270-271-273-275-277-282-285-292-294-301-304-310-311-316-317-318-319-320-321-322-323-324-325-326.

## Caja de Enfermedades y accidentes

	Ingresos		Gastos	
	Pesetas		Pesetas	
<i>Saldo anterior</i> .....	6.097	44	—	—
Recaudado por cuotas.....	1.636	—	—	—
Intereses de la Libreta del Banco Castellón .....	61	—	—	—
» » » de la Caja Ahorros .....	127	51	—	—
Cuenta corriente del Banco de España a Caja.....	800	—	—	—
A José Ramón, alquiler casa desde 10 Enero a 9 Abril y Heraldó..	—	—	231	—
A Vicente Casaña, por 22 días subsidio .....	—	—	152	—
A Antonio Sidro » 7 » » .....	—	—	36	—
A Compañía Telefónica, abono del mes.....	—	—	25	—
Al Sr. Médico Inspector, por sus honorarios.....	—	—	125	—
Al Sr. Abogado id. ....	—	—	100	—
Al Sr. Procurador id. ....	—	—	60	—
Al Oficial de Secretaría id. ....	—	—	60	—
A José Llorens, por 9 días subsidio.....	—	—	36	—
A Vicente Orenge, por 12 » » .....	—	—	48	—
A Francisco Guillén, por 31 » » .....	—	—	186	—
A José Alagarda, por 31 » » .....	—	—	124	—
A Hidroeléctrica del Mijares, por fluido del mes.....	—	—	15	20
A Joaquín Escrig, por 8 días subsidio .....	—	—	32	—
A Secretaría, por pólizas, timbres móviles, sellos de correos, etc..	—	—	113	85
A José M. <sup>o</sup> Allepuz, por 15 días de subsidio.....	—	—	78	—
A Jeremías Alcácer, por premio cobranza.....	—	—	65	40
	—	—	1.467	45
<i>Saldo en caja</i> .....	—	—	7.254	50
<b>TOTAL</b> .....	<b>8.721</b>	<b>95</b>	<b>8.721</b>	<b>95</b>

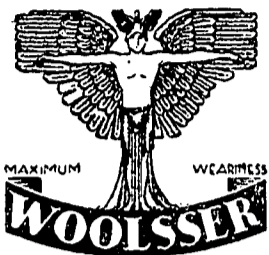
### RESUMEN DE EFECTIVOS

Valores del Estado.....	17.558'80
Cuenta corriente del Banco de España .....	44'85
Saldo en Caja.....	7.254'50
<b>SALDO TOTAL</b> .....	<b>24.858'15</b>

### Movimiento de fondos de la caja de invalidez y vejez en el mes de Enero de 1934

	Ingresos		Gastos	
Saldo del mes anterior.....	3.597	60	—	—
Recaudado por cuotas.....	242	—	—	—
Intereses Libreta Monte Piedad.....	25	32	—	—
» » Banco de Castellón.....	30	25	—	—
Donativo de Jeremías Alcácer .....	5	—	—	—
A Jeremías Alcácer, por premio cobranza..	—	—	9	65
	—	—	9	65
Saldo en Caja.....	—	—	3.890	52
<b>TOTAL</b> .....	<b>3.900</b>	<b>17</b>	<b>3.900</b>	<b>17</b>

LUBRIFICANTES  
DE PRIMERA CALIDAD



IMPORTACION DIRECTA

ACEITES Y GRASAS LUBRIFICANTES

# WOOLSSER

Toda una garantía para sus automóviles y maquinaria

Un tipo de lubricación para cada uso

Representante para la provincia de Castellón: **EMILIO SANCHIS COLOMÉ**  
Agente comercial colegiado

Bartolomé Reus, 28 - Teléfono 534 - CASTELLÓN

# NEUMÁTICOS

# GOMEZ

**TODAS MARCAS  
MAS BARATOS**

Paseo de Ribalta, 6  
TELEFONO 346

(Junto Cuartel de Carabineros)

# CASTELLON

## FARO INDUSTRIAL

CORREAS — GOMAS — AMIANTOS

ACEITES  
Y  
GRASAS  
LUBRIFI-  
CANTES

Instalaciones de  
riego  
**CITI**  
Alquiler de gru-  
pos de aforo y  
agotamiento

ACCESO-  
RIOS PARA  
LA INDUS-  
TRIA, MINAS  
Y BODEGAS

**CASTELLÓN**

CALLE FALCÓ, 7 - TELÉFONO 2

Hojalatería Catalana

DE

# VICENTE CAPDEVILA

COLOCACION DE  
VIDRIOS Y APA-  
RATOS DE GAS  
— ETC. ETC. —

ESPECIALIDAD  
EN SOLDADURA  
AUTÓGENA

CALLE BAYER, 10

DIRECTOR - PROPIETARIO:  
**HONORIO YUSTE**

ESTE HOTEL HA SIDO  
RECIENTEMENTE MONTADO

# HOTEL ORIENTE

AGUA CORRIENTE Y TIMBRES  
EN TODAS LAS HABITACIONES

Teléfono 426

CAMAS NIQUELADAS. - SERVICIO  
INMEJORABLE. - CUARTO DE BAÑO

ESPLENDIDO COMEDOR CAPAZ PARA 150 COMENSALES

## LA PARISIEN

Especialidad  
en Permanentes  
Eugéne Postizos  
Depilaciones  
Manicura Tinturas  
Peinados de moda

PELUQUERÍA DE SEÑORAS  
INSTITUTO DE BELLEZA

**JAIME ARZO**  
Ruiz Zorrilla, 3  
Teléfono 403  
CASTELLÓN DE LA PLANA  
ON PARLE FRANÇAIS



## HOTEL BOLA DE ORO

DIRECTOR PROPIETARIO: D. JUAN ANTÓN

RECOMENDADA PARA  
LOS SEÑORES VIAJANTES

ESPECIALIDAD EN  
BANQUETES Y BODAS

PRESUPUESTOS GRATIS

TELÉFONO 171 - A  
PI MARGALL, 17

**CASTELLÓN**

TALLER DE CONSTRUCCIÓN  
Y REPARACIÓN DE CARRUAJES  
Y CARROCERIAS PARA  
AUTOMÓVILES

**JOAQUIN SANCHO VARELLA**  
ESPECIALIDAD  
EN LA COLOCACION DE BALLESTAS  
Ronda Mijares, 97 - 99 y Progreso, 7  
CASTELLÓN

## Vicente Agost

Taller de Pintura  
para Carruajes y Automóviles

Taller:  
Bartolomé Reus, 17

**CASTELLÓN**

**G  
A  
R  
A  
G  
E**

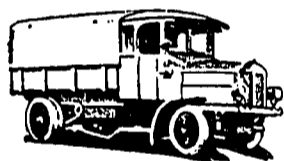


**PISTONES  
BORGOS**

**C  
O  
R  
T  
E  
S**

**SERVICIO PERMANENTE**

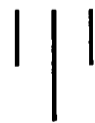
Teléfono 363 CASTELLÓN Herrero, 31



**Antonio Branchadell**



Guarnición de Autos  
Fundas, Capotas  
Toldos para Camión



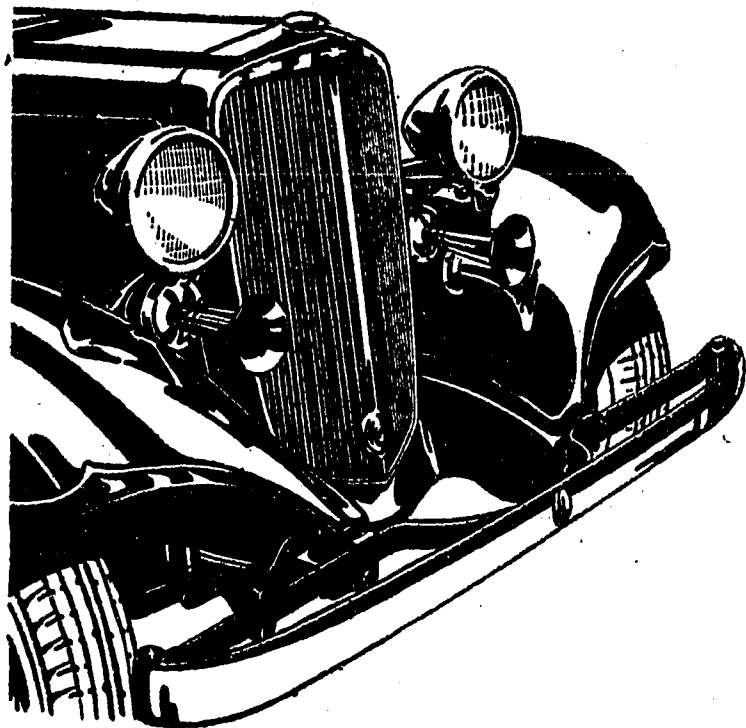
P. Rey D. Jaime, 38  
Ruíz Zorrilla, 14

**CASTELLÓN**

**Disponible**



*Chevrolet sigue Delante*



*El nuevo coche*  
**CHEVROLET**  
*ha llegado*

Exposición y depó-  
sito de los coches y  
camiones

**CHEVROLET**  
**Garage ROBERTO**

Taller especia-  
lizado en las  
reparaciones

**CHEVROLET**

Piezas de recambio  
legítimas

**CHEVROLET**

En los Estados Unidos, el mayor mercado de automóviles del mundo, el más exigente y el de más recia competencia, CHEVROLET continua a la cabeza de todas las marcas, cosa que viene haciendo sin interrupción desde 1931.

Concesionario para la provincia

**PEDRO ROMERO VAZQUEZ**

Pérez Galdós, 6-Teléfono 328

# SERVICE MOTOR

## Taller de JUAN MARTÍ

### Sección Eléctrica

A cargo de compe-  
tentes especialistas

Baterías LIONS  
americanas :...:

### REPARACIONES ELECTROMECANICAS

Garantizadas,

Breves y

Económicas

### Sección Mecánica

A cargo del ex-  
perto mecánico

JOSÉ VICENTE

Neumáticos **INDIA** superior al mejor

Autonóviles **AUSTIN**

MOTOCICLETAS **B. S. A.**

**CAMIONES NAVAL SOMUA** FABRICACION NACIONAL

## ENRIQUE ALE ARCHILES

Representante para Castellón y provincia

AVENIDA CLARA, 17

TELEFONO 465

